

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

DOI: 10.26794/2220-6469-2026-20-2-32-38
УДК 339.165.4(620)(045)
JEL P33, Q27



Египет: инфраструктура морской торговли

В.А. Исаев^а, А.О. Филоник^б

^а Институт стран Азии и Африки МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва, Российская Федерация;

^б Институт востоковедения РАН, Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

Предметом статьи является исследование процесса качественного обновления морского флота Египта и его преобразования в полноценный сегмент национальных производительных сил. Суэцкий канал в свое время изменил географию мировой торговли и поныне соединяет морские пути, существенно удешевляя грузооборот между ними, но узкий фарватер и нештатные ситуации в конкретных обстоятельствах могут серьезно отражаться на интенсивности движения и провозной способности линий. Объект работает на пределе возможностей, обеспечивая треть мировых контейнерных перевозок и на протяжении полутора веков приносит существенный доход. **Цель** работы – исследование политики государства в расширении функциональной значимости морского торгового и гражданского флота Египта в ходе реализации программ модернизации морского и портового хозяйства страны. При написании материала использован **системный подход** к изучению объекта исследования с элементами **контент-анализа и методов** качественной и количественной оценки процесса укрепления стратегически важной отрасли.

Ключевые слова: Египет; транспорт; торговый флот; логистика; морские порты; сухие порты; судоходство; коммерческий флот; судостроение; генеральные грузы; проекты; береговые сооружения; терминалы

Для цитирования: Исаев В.А., Филоник А.О. Египет: инфраструктура морской торговли. *Мир новой экономики.* 2026;20(2):32-38. DOI: 10.26794/2220-6469-2026-20-2-32-38

ORIGINAL PAPER

Egypt: Maritime Trade Infrastructure

V.A. Isaev^a, A.O. Filonik^b

^a Institute of Asian and African Studies, Lomonosov State University, Moscow, Russian Federation;

^b Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

This article examines the process of qualitatively modernising Egypt's maritime fleet and transforming it into a fully-fledged component of national productive forces. The Suez Canal once transformed the geography of global trade and continues to ensure the unity of sea routes, significantly reducing the cost of cargo turnover between them. However, the narrow channel and emergency situations can significantly impact traffic volume and carrying capacity under specific circumstances. The facility operates at full swing, ensuring a third of the global container traffic and generating significant revenue for a century and a half. **The objective** of the article is exploring the state's extensive policy of expanding the functional significance of the maritime merchant and civilian fleets through the implementation of programs to modernise the country's maritime and port infrastructure. **Systemic approach** is used to study the research object, **employing elements of content and factor analysis** and methods for qualitative and quantitative assessment of the process of strengthening this strategically important economic sector.

Keywords: Egypt; transport; merchant fleet; logistics; seaports; dry ports; shipping; commercial fleet; shipbuilding; general cargo; projects; coastal facilities; terminals

For citation: Isaev V.A., Filonik A.O. Egypt: Maritime trade infrastructure. *The World of the New Economy.* 2026;20(2):32-38. DOI: 10.26794/2220-6469-2026-20-2-32-38



ВВЕДЕНИЕ

В рамках программы модернизации «Египет 2030 г.» с середины второго десятилетия XXI в. в стране началось освоение больших участков морского побережья, и уже сейчас здесь ведется строительство полноценных городов с индустриальной инфраструктурой, крупными производственными и жилыми комплексами на базе «умных» и «зеленых» технологий, которые стали «коньком» египетской администрации.

Эти планы отвечают триединой задаче: ослабить последствия демографического роста, снизить давление на среду обитания и создать площадки под новые рабочие места. Более того, они становятся предтечей других намерений государства: расширить участие в морской торговле и увеличить объемы межконтинентального товарооборота, используя возможности сквозного африканского транзита по линии Египет — порты Южной Африки. Эта идея подсказана ростом значения континента в качестве регулярного поставщика и транзитера большой товарной и сырьевой массы на региональные и более отдаленные рынки, особенно европейские. Таким образом, чтобы получить шанс участвовать в процессе, Египту за короткое время предстоит завершить впечатляющий объем работ, для чего необходимо «создавать логистический центр и торговый флот не хуже других» [1].

Проект видится как некий конструктор, способный превратить АРЕ в глобальный центр логистики и международной торговли. Но для этого потребуются предпринять множество масштабных мер, включая создание интегрированных международных логистических центров рядом с морскими портами, а также разработку нескольких международных логистических коридоров, которые свяжут промышленность, сельское хозяйство, горнодобывающую отрасль и другие центры производства с морскими портами и транспортными сетями, что рассматривается как серьезная претензия на получение преимуществ, гарантирующих сильные позиции в системе мировых хозяйственных связей. В целом же — это блок гигантских проблем, и их преодоление вызывает определенный скепсис, поскольку до 2030 г. египетскому правительству предстоит как минимум продолжить и завершить задуманное, что представляется, в общем, нелегкой задачей, учитывая случающиеся коллизии с дефицитом финансового обеспечения проектов развития и зависимость от иностранных инвестиций в условиях практически постоянной нехватки внутренних ресурсов для крупных инвестиций.

ФЛОТ

Тем не менее АРЕ демонстрирует решимость продвигаться в намеченных направлениях и намерен добиваться успеха одновременно на трех треках, в числе которых: поддержка стратегической и экономической безопасности и защита от давления международных альянсов; открытие собственных судоходных линий в интересах торговли с арабскими, африканскими и европейскими странами; укрепление позиций государства в сфере морских перевозок. В свете подобной политики Египет хочет увеличить коммерческий флот и создать тем самым самый мощный хозяйственный инструмент, способный, с одной стороны, демонстрировать значимость в деле обеспечения судоходства в открытом море, а с другой — подтверждать полноценность присутствия в Средиземноморье и возможность конкурировать на равных с другими странами в морской торговле, как минимум, в этой зоне.

Такое видение будущего побуждает руководство озаботиться ситуацией с торговым флотом, в котором в 2023 г. было 10% танкеров, 3% — пассажирских и 77% — судов ближней зоны плавания [2].

На тот же год страна располагала 55 портами, в том числе 16 для танкерных перевозок и 6 — под продукцию горнодобывающей промышленности. Остальные в основном имели рыболовецкое и туристическое назначение и служили базой для примерно 15 тыс. судов каботажного плавания. За 2023 г. было перевезено 181 млн т грузов, 8,4 млн контейнеров, 783 тыс. пассажиров¹.

Государство серьезно озабочено качеством своего присутствия на море и с этой целью предпринимает действенные организационные и иные меры, которые способны подтвердить, что маневренный и современный морской флот — не роскошь, а стратегический императив, навязанный десятками престижных политических, экономических, производственных и иных проблем, преодоление которых поможет сделать Египет более значимым игроком на путях развития рыночных отношений с африканскими и арабскими странами, а затем и в глобальной торговле [2].

Под влиянием таких вызовов государство строит планы по созданию условий для собственного судостроения и сооружения верфей для ремонта и обслуживания плавсредств, включая и проходящие через Суэцкий канал. Правительство явно готовит почву, чтобы «восстановить мощь египетского торгового флота и сделать АРЕ центром торговли

¹ URL: <https://www.mts.gov.eg/ar/>

и логистики», а также развернуть строительство коммерческих судов во взаимодействии с крупными международными компаниями [2].

Уже есть сведения о возможном партнерстве государства и частного сектора в сфере создания многоцелевых судов силами смежных индустриальных секторов экономики при опоре на специализированные коммерческие и морские банки и страховые компании, с привлечением учебных заведений, готовящих плавсостав, и специалистов для береговых служб [2].

В июне 2023 г. и январе 2024 г. национальный флот пополнился двумя новейшими сухогрузами китайской постройки из 14 заказанных — «Долина царей» и «Вади аль-Ариш» — водоизмещением по 82 тыс. т каждый. Два таких же судна планируется ввести в состав торгового флота в 2026 г. В общей сложности Египет рассчитывает к 2030 г. приобрести 31 судно для транспортировки зерновых и нефтепродуктов, что позволит увеличить объем перевозимых насыпных и наливных грузов до 20 млн т в год, а также нарастить пассажирские сообщения на международных маршрутах. Египетские власти считают, что этого количества грузопассажирских судов будет достаточно, чтобы реализовать государственное задание, требующее на 40% обновить состав национального торгового флота к моменту завершения программы «Египет 2030»².

Пополнение флота позволило стране 12 ноября 2024 г. открыть новую транспортную линию: порт Дехейла (Александрия) — Новороссийск и Санкт-Петербург для перевозки сельскохозяйственных грузов с частотой два рейса в неделю на судах, вмещающих 350 обычных контейнеров или 700 рефрижераторных³.

Примерно в то же время был совершен первый рейс из порта Дамietta в Триест как свидетельство открытия экспортного рынка для египетской аграрной продукции на итальянском и европейском направлениях⁴.

Таким образом, Египет продолжает видеть своим основным торговым партнером Европу, на долю которой приходится почти половина национального экспорта. Но сегодня АРЕ уже взвешивает возможности превращения флота в инструмент налаживания торговых отношений и на африканском направлении.

Вышесказанное подтверждается «экспериментальным интересом» к перспективе открытия су-

доходства в Северную Африку и северо-западную часть Европы (с использованием пока не более двух судов) или в направлении Восточной Африки на базе полурегулярной судоходной линии между одним из портов Красного моря и портами Джибути, Момбаса и Дар ас-Салям. В зависимости от результата будут приобретаться или фрахтоваться многоцелевые суда, (возможно меньшего водоизмещения, чем категории RoRo⁵) для обслуживания морских маршрутов Египта на этих направлениях.

МОРСКИЕ ПОРТЫ

Выбор явно затратной модернизационной стратегии, возможно, не в последнюю очередь, определяется гиперпрогнозом Standard Chartered, согласно которому Египет имеет шанс к 2030 г. занять седьмое место среди крупнейших экономик мира, опередив Россию, Японию и Германию, при том, что объем экономики страны достигнет 8,2 трлн долл. США⁶. Делая такой вывод, исследователи исходили из того, что доля стран в мировом ВВП сближается с их долей в мировом населении — отсюда и сокращение разрыва по ВВП между развитыми и развивающимися экономиками. Однако, по данным Всемирного банка, в 2023 г. ВВП Египта составлял 396 млрд долл., и в 2022 г. он единственный раз за много десятилетий дотянул до рекордных 476 млрд долл. при среднем за полвека показателе не выше 105 млрд долл.⁷ Таким образом, едва ли прогноз международного банка реален, но при даже частичном осуществлении он может рассматриваться как обещающий и в этом смысле оправдывать реализацию весьма затратных целей (хотя, скорее всего, в объемах гораздо меньших, чем планируемые или предполагаемые).

Параллельно с обновлением флота в стране реализуется другая часть повестки, связанной с возведением новых крупномасштабных водных и береговых сооружений портовой инфраструктуры, включая увеличение длины причалов и создание условий для продуктивной работы на новых оборудованных площадях.

С одной стороны, такая программа означает внедрение прогрессивных технологий в практику обслуживания морских судов, что органично сочетается с общей стратегией обновления националь-

² URL: <https://www.kuna.netkw/ArticleDetails.aspx?id=3131870>

³ URL: <https://www.mts.gov.eg/ar/12.11.2024>

⁴ URL: <https://www.mts.gov.eg/ar/5.11.2024>

⁵ Суда для перевозки грузов на колесной базе (автомобили, железнодорожные вагоны, грузовой транспорт) и пассажиров. Принципиальное отличие: горизонтальная погрузка/разгрузка производится через откидывающийся нос или, как правило, корму.

⁶ URL: http://www.xinhuanet.com/english/2019-01-10/c_137734351

⁷ URL: <https://ru.tradingeconomics.com/egypt/gdp>



ной экономики. А с другой — вопрос стоит таким образом, чтобы в рамках создания устойчивых производительных сил превратить флот в отлаженный механизм, отвечающий требованиям перевода морского судоходства в индустриальную фазу развития. Тем самым Египет сможет стать своего рода «окном в Средиземноморье», в том числе и для африканских государств, получающих выход на европейское пространство через дружественного посредника.

Результатом подобных расчетов стало строительство крупнейшего порта Гаргуб западнее локального Марса-Матрух, ближе к границе с Ливией, который получит линию пирсов и причалов протяженностью 2,5 км с перспективой удлинения причальной зоны до 7 км, что выведет его в число наиболее крупных и современных в зоне Средиземного моря.

С этой же целью активно наращиваются погрузочно-разгрузочные мощности в ходе расширения порта аль-Ариш, где новые конструктивные решения дополняются индустриальной системой перевалки грузов с использованием современного оборудования вплоть до контроля экологического качества морских акваторий. Этот момент критичен в условиях скопления судов и выбросов копоти, гари, органических сбросов в окружающую среду, куда и без того регулярно поступает до 27% вредных газов не только от разных видов транспорта, массово загрязняющих воздух и окружающее пространство [3].

В качестве первого этапа инфраструктурной перестройки береговых сооружений и служб АРЕ более чем на 80% модернизировала 18 портов, специализирующихся на танкерных операциях и обслуживании горнодобывающей отрасли. Государство выделило 300 млрд египетских фунтов на эти цели, а также на строительство 35 км причалов при углублении фарватеров до 18 м на всем их протяжении, чтобы обеспечить прием судов с большим водоизмещением и повысить пропускную способность каналов до 370 млн т грузов вместо 185 млн до реконструкции или (в пересчете на контейнеры) до 22 млн, по сравнению с 12 млн годом ранее. Благодаря новому оборудованию и скорости обработки растущих объемов перевозок портовые терминалы позволяют выдерживать качество и темпы обслуживания судов даже в условиях авралов. На текущий момент реализуются 80 портовых проектов стоимостью 200 млрд египетских фунтов при участии 100 компаний частного сектора и предпринимательского сообщества. В результате страна постепенно становится крупным рынком и надежным партнером частных хозяйствующих структур, международных компаний, арабских и иностранных инвесторов [4].

Еще одно направление — это дальнейшее развитие и обустройство морских портов и достройка новых причалов общей длиной 67 км, в результате чего их протяженность достигнет 100 км; а также дополнительная расчистка морских фарватеров, чтобы порты могли обрабатывать уже 400 млн т грузов в год и увеличить проводку контейнеров до 40 млн единиц (плюс 10 млн транзитных) и 30 тыс. судов ежегодно. Это колоссальные объемы и Египет, судя по всему, намерен поддерживать высокие темпы работы, чтобы иметь возможность обслуживать стратегические поставки зерна, нефти и пассажирское движение с другими странами [1].

Такие действия АРЕ получают высокую международную оценку. В частности, в январе 2025 г. в стране было открыто региональное представительство Международной морской организации в знак признания ее вклада в «облегчение международного судоходства и поддержку цепочек поставок товаров и грузов» [5].

Очевидно, что государство ставит перед собой вполне выполнимые задачи, учитывая большой опыт в этой области еще со времен 1830 г., когда для порта Александрия был создан первый упорядоченный государственный морской регистр, ознаменовавший эпоху перехода к эксплуатации крупнотоннажных грузовых судов. За двести лет технологии изменились, и порядок управления движением в современных портах и акваториях поддерживается уже на уровне современных требований, ведь Египет крайне заинтересован в повышении пропускной способности портов, каналов и рейдов, поскольку от этого зависит наполняемость госбюджета. Между тем, на устойчивости как контейнерных, так и обычных карго-перевозок могут сказываться разные обстоятельства, вплоть до крайне обременительных и серьезных. Показателен яркий пример Суэцкого канала времен эпидемии COVID-19, до начала которой 6,5 тыс. судов перевозили этим маршрутом по 25 млн контейнеров, при том, что фрахт 40-футового контейнера, например, с доставкой из Китая в США в период чрезвычайной ситуации, поднимался до 20–25 тыс. долл., хотя в обычных обстоятельствах не превышал 4 тыс. долл. США [6].

Сокращение движения тогда существенно сказалось и на поступлениях в бюджет, которые не компенсировались сократившимися доходами по другим статьям. Например, резкое обострение палестино-израильского конфликта, связанное вторжением в Израиль боевиков ХАМАС в октябре 2023 г., которое повлекло за собой ответные боевые действия Израиля и разрушение густонаселенного палестинцами секто-

ра Газа, привело к падению доходов Египта от эксплуатации Суэцкого канала, через который поступали грузы в сектор Газа, на 23% — до 7,2 млрд долл. по сравнению с обычным показателем — 9,8 млрд. долл.⁸

Практически все капитальные сооружения в египетских портах затратны, и строительство их обременяет и без того отягощенный государственный бюджет. Однако экономическая отдача может быть ощутимой в отношении понесенных расходов на капитальное строительство и обустройство надводной и подводной частей портовой инфраструктуры.

СУХИЕ ПОРТЫ

Эффективность подобных перевозок определяется не только качеством морских портов, но и работой береговых перевалочных баз, а также складов или сухих портов. Места их расположения связаны с источниками грузовых потоков, а назначение диктует жесткие требования к инженерному оборудованию и качеству складских технологий, что определяется длительными нагрузками на наиболее востребованных маршрутах. Сейчас процесс развивается: в частности, 8 января 2025 г. президент Египта утвердил одно из последних решений о создании нового сухого порта и логистического центра в г. Эль-Ашир-мин-Рамадан⁹.

Сухие порты с 80-х гг. прошлого века стали неотъемлемой частью современного механизма международной торговли. В значительной мере благодаря им в арабском мире и, в частности, в эмиратах Персидского залива состоялось (а в ряде мест побережья Северной Африки продолжается) обустройство многосторонних обменных цепочек доставки грузов разного назначения для предотвращения беспорядочных скоплений экспортно-импортной продукции, нередко возникающих на «диких» товарных и перевалочных площадках.

По мере расширения международного товарного обмена растут и требования к схемам и механизмам реализации этих операций, а также организованной и безопасной доставки товаров и материалов к местам назначения. В этом качестве сухие хабы становятся своего рода тылом морских портов, а их количество увеличивается с расширением торговых отношений Египта с зарубежными странами. Сейчас данный процесс строится на системной основе сообразно с планами наращивания экспорта и ростом объемов транзитных грузов — это может восприниматься как серьезная заявка страны на переход к 2030 г. в стадию инклюзивного

роста, что указывает в западной терминологии на наивысшую степень эффективности отрасли.

Уже видно, что страна работает над формированием стратегического партнерства с крупными компаниями, которые управляют и эксплуатируют международные контейнерные терминалы и международные судоходные линии, чтобы обеспечить прием как можно большего количества международных судов в египетских портах, а также завершить план строительства 31 сухого порта и логистических зон по всей стране. В Египте насчитываются семь сухих портов и 10 логистических зон, ведется сооружение логистических терминалов в районе г. Эль-Ашир-мин-Рамадан на площади 40 га, в порту Садат — 30 га, а также в Бурдж аль-Араб, Нью-Файюм, Нью-Сохар, Бени Суэйф, Ком Абу Рады и др. В общей сложности строится 14 сухих портов, помимо ряда логистических зон [7].

АРЕ ликвидирует бреши в транспортных коммуникациях и сотрудничает с международными компаниями — лидерами складского бизнеса и международного судоходства, рассчитывая привлечь в свои порты максимально возможное количество иностранных судов.

Принимаются меры для подведения скоростных железнодорожных линий к крупным логистическим центрам и продления маршрутов в перспективные для прямых зарубежных инвестиций районы страны.

Кроме того, очевидно, что такими действиями Египет наращивает торговую активность с Африкой, расширяя зону демонстрации собственной конкурентоспособности. Тем самым он «столбит» место на африканском векторе, привлекая сторонников возможностью расширять товарооборот и ускорять обменные процессы на основе коммерческого и транспортного сотрудничества на внутренних железнодорожных и автомобильных путях.

ЛОГИСТИКА

Однако практическая реализация этого намерения осложняется рядом обстоятельств: например, недостаточной скоростью движения грузопотоков, которая сдерживается сравнительно слабым развитием межстрановых рельсовых и автомобильных путей на предполагаемых маршрутах сквозной трансконтинентальной доставки грузов от Каира до Кейптауна или сверхнормативной загруженностью африканских морских портов и дефицитом складской или иной подобной инфраструктуры. Тем не менее даже на таком фоне Египет все же вынашивает идею занять свое место в сегменте взаимодействий с африканскими странами, которые и сами заинте-

⁸ URL: <https://portnews.ru/news/365585/#>

⁹ URL: <https://www.dostor.org/category/5>



ресованы в расширении участия в международной торговле и продвижении своей продукции во всем мире. Подобные действия могут стимулировать рост африканской экономики, содействовать структурированию национальных и региональных рынков, открывать доступ на более отдаленные производственные и торговые площадки с перспективным спросом, активизировав деятельность в морских и сухопутных коммуникациях. Очевидно, что подобное — не быстрый проект, но возможный, учитывая увеличение железнодорожной сети страны на 7 тыс. км за последний период [7].

Египет озабочен повышением своей конкурентоспособности и учитывает выгоды от обустройства трансконтинентального пути в расчете на то, что и африканские участники внесут вклад в реконструкцию национальных отрезков железных и автодорог между Каиром и Кейптауном, привлеченные перспективой организации регулярного перемещения своих и транзитных грузов на рынки прилегающих стран и доставки африканского сырья в Европу.

Египет имеет шанс всколыхнуть как минимум часть африканской экономики, учитывая, что он занимает пятое место среди десятка наиболее развитых стран континента, обогнав благополучную Южную Африку — потенциального экономического партнера и крайне привлекательного для иностранных инвесторов объекта. Очевидно, что намерения Египта встречают положительную реакцию партнеров, поскольку уже подписаны соглашения с КОМЕСА — общим рынком Восточной и Южной Африки, Трехстороннее соглашение о свободной торговле, Континентальное соглашение о свободной торговле, и ожидаются другие документы, расширяющие круг заинтересованных государств. Более того, для облегчения перемещения товаров между АРЕ и африканскими странами разработан электронный каталог, используемый для импорта сырья.

В поиске новых возможностей Египет устанавливает отношения с частными компаниями, специализирующимися на крупном портовом бизнесе, и вступает в сотрудничество с ними, что приносит ощутимые результаты. В частности, одна из таких компаний эксплуатирует мультимодальный терминал в Александрии, а другая, представленная Управлением портов Абу Даби, управляет принадлежащим Египту портом Сафага на побережье Красного моря. Кроме того, инвестиции монархий Персидского залива в африканскую экономику способствуют реализации проектов дорог, мостов, морских портов и сухих хабов, что непосредственно отвечает интересам Египта.

Сооружение именно крупных объектов — часть объемных планов государства в локализации транспортно-логистической отрасли, так как они образуют целое направление стратегического партнерства АРЕ с различными мировыми компаниями, что объективно помогает стране, которая заметно запоздала с освоением этой отрасли и все еще является новичком в обустройстве припортовой инфраструктуры.

Еще одним стимулирующим моментом для превращения Египта в один из глобальных центров транзитной логистики выступает БРИКС. Это нужно самим участникам организации, находящимся на разном удалении друг от друга, — таким образом появятся более удобные маршруты транспортного и коммерческого сотрудничества (особенно, если оно будет развиваться в русле транзитных перевозок через Александрийский порт и Дамьетту или через порты Красного моря). Египет рассчитывает, что при продолжении курса на модернизацию транспортных сетей и экономики в целом в ближайшей перспективе его территория может стать мультимодальным центром для всех стран БРИКС.

Например, недавно в Санкт-Петербурге представители Каирской торговой палаты обсуждали возможности сотрудничества стран блока для реализации общего инвестиционного проекта. Он включает сооружение складских модулей и обслуживание судов категории RoRo в Шарм-эш-Шейхе, Сафаге, Хургаде и Сохне, а также создание в последней структуры, которая будет использована для экспортных поставок китайских автомобилей в Африку и Европу, превращая Египет в перевалочный центр китайского автопрома¹⁰.

ВЫВОДЫ

Совокупность этих и других находящихся на стадии рассмотрения проектов побуждает Египет держать в поле зрения все аспекты логистической тематики. С одной стороны, в расширении портовой и логистической инфраструктуры, способствующей наращиванию коммерческой деятельности и товарного обмена, АРЕ видит способ улучшить показатели своей вовлеченности в товарно-денежные отношения на африканском континенте и за его пределами, благо членство в БРИКС подразумевает отношения, поощряющие и облегчающие практику делового общения.

С другой стороны, столь серьезные и обширные планы требуют последовательных и затратных действий, сопряженных с решением многих сложных

¹⁰ URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2024-07-14/mobile/#p=30>

задач не только самим Египтом, но и в сотрудничестве с рядом африканских государств. Однако здесь просматривается сложный узел проблем, которые, учитывая страновые особенности, политические амбиции или несовпадение экономических потенциалов участников, скорее всего, осложняют процесс, чем будут способствовать преодолению неминуемых противоречий.

Даже при общем согласии на реализацию хотя бы части проекта у партнеров возникнут вопро-

сы, прежде всего связанные с инвестиционными источниками, и уже на этом этапе появятся «уклонисты», неспособные полноценно участвовать в колоссальном предприятии, которое будет эффективным только при самофинансировании и окупаемости. Соображения подобного рода Египет так или иначе имеет в виду, но пока не рассматривает во всей своей полноте и, видимо, относит на будущее, которое видится руководству страны многообещающим.

REFERENCES

1. Al-Mahdi H. Egypt as a logistic center for the BRICS countries. Al-Ahram al-Iktisadi. 14.07.2024. URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2024-07-14/mobile/#p=31> (In Arab.).
2. Abdul Sattar A. Experts: Incentives and legislation are needed to encourage the private sector to invest in maritime transport. 03.01.2024. URL: <https://www.elbalad.news/6127109> (In Arab.).
3. Asma al-Bangi. An employment agreement is a solid protection for marine workers from intermediaries. Al-Ahram al-Iktisadi. 08.11.2024. URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2024-08-11/mobile/#p=54> (In Arab.).
4. Sadiq M. The port of Harcourt to the west of Mersa Matruh will become one of the world's ports on the Mediterranean Sea. Al-Ahram al-Iktisadi. 14.07.2024. URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2023-10-23/mobile/#p=26> (In Arab.).
5. Habibe M. A new "sea" jump. 21.01.2025. URL: <https://www.dostor.org/4934257> (In Arab.).
6. Sadiq M. Dry ports. A logistical tool to facilitate the work of supply chains in Egypt. Al-Ahram al-Iktisadi. 23.10.2023. URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2023-10-23/mobile/#p=26> (In Arab.).
7. Abu Khashim. The transfer of Egypt to a high logistics center is possible with conditions. URL: <https://ahramstore.ahram.org.eg/flip/203/2024-07-14/mobile/#p=20> (In Arab.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS



Владимир Александрович Исаев — доктор экономических наук, профессор Института стран Азии и Африки, МГУ им. М.В. Ломоносова, Москва, Российская Федерация
Vladimir A. Isaev — Dr. Sci. (Econ.), Professor, Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University, Moscow, Russian Federation
<https://orcid.org/0000-0003-1797-3143>
 Автор для корреспонденции / Corresponding author:
v-isaev@yandex.ru



Александр Оскарович Филоник — кандидат экономических наук, ведущий научный сотрудник Института востоковедения РАН, Москва, Российская Федерация
Alexander O. Filonik — Cand. Sci. (Econ.), Lead Researcher, Institute of Oriental Studies, Russian Academy of Sciences, Moscow, Russian Federation
<https://orcid.org/0000-0001-7455-0361>
fao44@mail.ru

*Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.
 Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.*

*Статья поступила 10.11.2025; после рецензирования 05.12.2025; принята к публикации 15.01.2026.
 Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.
 The article was received on 10.11.2025; revised on 05.12.2025 and accepted for publication on 15.01.2026.
 The authors read and approved the final version of the manuscript.*